Ночной полет

Валентин Аккуратов

SHOUT
SHARE
IT

- Валентин Аккуратов

Валентин Аккуратов
Ночной полет

Аккуратов, Титлов, и бортрадист Челышев, после ночного полета к Северному Полюсу. Снимок конца 40-х годов.

Долгий полярный день кончался. На смену ему шла такая же долгая ночь, и ее приближение уже явно ощущалось в природе: все немощнее, бледнее горели зори на юге, все темнее становилось небо на севере. Потускнели живые краски, мертвенно-серый мрак все плотнее окутывал землю. Его гнало с севера, где, невидимый за этим мраком, лежал полюс, подходы к которому, как барьером, прикрывало огромное «белое пятно» — пространство, протянувшееся более чем на 500 километров — от 85-го градуса северной широты до самого конца земной оси. Этот район не только никогда не посещался человеком, но и оставался невидимым для его глаз.

Аккуратов Валентин Иванович

Сомов Михаил Михайлович

Титлов Михаил Алексеевич

Что там?

Этот вопрос давно интересовал исследователей Арктики, достигших уже и обоих полюсов планеты, и полюса

недоступности, но по-прежнему ничего не знавших о загадках предполюсного «белого пятна». Оно всегда оставалось в стороне от маршрутов исследователей: Роберт Пири и Фредерик Кук штурмовали Северный полюс со стороны Гренландии: Бэрд, Беннет, Амундсен и Нобиле летали к полюсу со Шпицбергена; папанинцы высаживались с острова Рудольфа. Дрейфы судов — «Фрама» Нансена и «Седова» Бадигина — проходили значительно южнее, а ледовые разведки на самолетах в этом районе не производились выше 84-й параллели.

И вот теперь мы, советские люди, готовились исследовать загадочное «белое пятно».

Опыт в таких делах у нас был, ведь это мы, несмотря на утверждения многих арктических корифеев о невозможности посадки на дрейфующие льды приполюсного района, первыми в мире сели на них и создали там научную станцию «Северный полюс-1». И это был не счастливый случай, как поговаривали некоторые, а достижение нашего народа, ведь садился не один самолет, а четыре и в разные дни. И были это не легкие одно моторные самолеты, а четырехмоторные гиганты АНТ-6.

Мы первыми в мире проникли и на полюс недоступности и трижды садились на его льды, тогда как такая же попытка американцев Г. Уилкинса и Б. Эйельсена закончилась неудачей.

Этот полет был необходим, но мы собирались лететь не со спортивными, а с глубоко научными целями: изучить район, где формируется погода и происходит образование миллиардов тонн льда, являющегося преградой для успешного плавания по Северному морскому пути.

Формирование погоды и процесс льдообразования — вот что волновало нас в первую очередь. Незнание этих вопросов дорого обходилось человечеству. Льды похоронили искореженные остовы многих самолетов и судов и тела героев. Исчез в холодной пучине аэростат «Орел» шведской экспедиции С. Андрэ. Океан поглотил покорителя Южного полюса Роальда Амундсена и экипаж французского летчика Гильбо. Унесся в безвестность дирижабль «Италия» с группой профессора Александрини. Пропал бесследно в ледяных просторах самолет «СССР-209» Героя Советского Союза Сигизмунда Леваневского. Во льдах Карского моря погибли экипажи самолетов ледовой разведки Адамова и Мироненко.

А сколько кораблей раздавлено льдами! Где крепкое ледокольное судно лейтенанта Брусилова «Святая Анна»? Где экипаж русановского «Геркулеса»? Льды раздавили судно американца Де Лонга, поглотили корабль «Карлук» канадского полярного исследователя Бертлетта. Смятые льдами, исчезли под водой «Челюскин», «Крестьянка», «Моссовет».

И самолеты и корабли управлялись опытными и мужественными людьми, но необузданная сила льдов и непознанные вихри атмосферы погубили их. Понять динамику этих процессов, их взаимодействие и роль в формировании арктических погодных условий и составляло главную задачу нашего полета. А поскольку он должен был происходить в условиях полярной ночи, нам вменялось в обязанность «попутно» испытать и некоторые новые навигационные приборы, которыми в дальнейшем предполагалось оснащать самолеты ледовой разведки.

Это задание было поручено экипажу Московского авиаотряда особого назначения Полярной авиации в составе: командира М. А. Титлова, бортмеханика Д. П. Шекурова, бортрадиста С. Наместникова, гидролога М. М. Сомова и штурмана — автора этих строк. Кроме того, в состав экипажа вошел и корреспондент газеты «Правда» С. Бессуднов — что ни говори, а полет был необычным, и в печати это должно было освещаться.

В нашем распоряжении были самолеты различных марок, но мы выбрали двухмоторный транспортный «СССР-Н-331» со сменный колесно-лыжным шасси и дополнительными бензобаками, обеспечивающими длительное пребывание в воздухе.

Мы отлично осознавали сложности предстоящего полета, ведь надлежало разведать наличие и состояние льдов в секторе, вершина которого упиралась в точку Северного географического полюса, и трудность задачи заключалась не только в том, что надо было проникнуть в район, где еще не было человека, но и в том, что он проходил в сложных погодных и астрономических условиях, когда полярный день переходил в полярную ночь. Солнце в этот период уже не всходило над горизонтом, и наступившие сумерки не позволяли наблюдать звезды и планеты даже при ясном, безоблачном небе, лишая нас, таким образом, возможности точной ориентации. Сюда же можно добавить и то обстоятельство, что магнитные компасы в высоких широтах не работают из-за малой силы горизонтальной составляющей земного магнетизма (то есть той силы, которая устанавливает стрелки магнитных компасов параллельно магнитному меридиану), а береговые радиомаяки, точнее, их сигналы за дальностью расстояния не достигали района «белого пятна». Вдобавок разведка должна была производиться визуально, а это значило, что весь маршрут протяженностью более 4000 километров мы обязаны были пройти под облаками, нижняя кромка которых опускалась до 50 — 30 метров от земли, задевая в отдельных случаях вершины торосов.

Были и другие существенные трудности. Так, чтобы преодолеть маршрут, мы вынуждены были взять на борт дополнительные баки с горючим, отчего допустимый полезный вес самолета увеличивался на тонну. Конечно, в нашей практике были взлеты с таким лишним весом, но инструкция их запрещала. Не отвечала установленным требованиям и взлетная площадка ни по своим размерам, ни по состоянию поверхности. Это был просто замерзший участок тундры, ограниченный с одной стороны крутым и высоким обрывом в море, а с другой — предгорьем Таймырского хребта.

Мы многократно и тщательно прорабатывали варианты полета, исключая из них все элементы необоснованного риска; за нас был наш полярный опыт — миллионы километров, налетанных в дальних ледовых разведках над Арктикой. Наши расчеты поддержал командующий Полярной авиацией Герой Советского Союза полковник И. П. Мазурук. Со свойственной ему решительностью он взял на себя ответственность за полет; его поддержал начальник Главсевморпути контр-адмирал И. Д. Папанин. Мнение этих людей было решающим, и полет из Стадии подготовки перешел в стадию выполнения.

Старт намечался на 12 октября 1945 г. Дата обусловливалась новолунием. Хотя солнце уже зашло за горизонт, его лучи освещали луну, и она была хорошо видна на сумеречном небе, что позволяло нам не только определять координаты своего места, но и контролировать весь курс. Но так как лунного компаса не существовало, мы решили использовать для определения курса солнечный астрономический компас, переконструировав его в лунный. Это не требовало особых усилий — нужно было лишь «притормозить» ход часового механизма, вращающего оптическую систему слежения за светилом, ибо видимое движение Луны по горизонту медленнее, чем движение Солнца (Солнце — 15 градусов в час. Луна — 14 градусов 47 минут).

Самая северная точка Евразии — мыс Челюскин встретил нас морозной и ветреной погодой. Стояли круглосуточные сумерки. В их неверном свете все выглядело призрачно и невесомо, словно перед нами был не реальный мир, а тонкий пастельный рисунок талантливого художника, бережно тратившего краски. Серо-голубой цвет снежного покрова тундры переходил к югу в оранжевый, а на севере по черным волнам моря неслышно проплывали фиолетовые айсберги. И над всем — бесцветное холодное небо.

Забывая о холоде, я часами всматривался в это небо, пытаясь отыскать хотя бы малейшие признаки какой-нибудь

навигационной звезды, но их не было. Зато я научился «брать» азимуты невидимого Солнца, рассчитывая их по наиболее яркой вертикали зари в моменты верхней и нижней кульминаций светила (в эти моменты при отрицательных высотах Солнца зори бывают наиболее яркие).

До сего времени такого способа определения не было, вероятно, потому, что в нем не было нужды: в полярную ночь на полюс никто не летал; теперь же этот метод определения азимутов мог стать самым надежным (забегая вперед, скажу, что он во многом определил успех полета).

До старта оставалась целая неделя, но отдыха в эти дни не было. Пришлось дважды слетать за горючим необходимого сорта в залив Кожевникова на реке Хатанге, а также заглянуть в бухту Марии Прончищевой, куда мы доставили почту для коллектива небольшой зимовки, посещаемой кораблями раз в год. Нас никто не заставлял лететь на эту зимовку, где не было даже взлетно-посадочной полосы, но мы понимали, с каким нетерпением ждали зимовщики вестей от родных и знакомых. Наш экипаж только что вернулся с фронта, мы еще не сняли военной формы и хорошо знали, как важно было полярникам, отрезанным от Большой земли, получить письма, почитать свежие газеты.

Одновременно эти полеты были хорошей тренировкой взлетов с ограниченных площадок и столь же хорошим средством отработки вождения самолета без навигационных приборов, во всяком случае без привычных. Контролируя курс по вертикали зари, снимая ее пеленги через оптическую систему астрокомпаса, я все более убеждался, что новый метод ориентации оправдывает свое назначение, а это вселяло уверенность, что мы выйдем на полюс с вполне допустимой погрешностью.

Ежедневно по метеосводкам, поступающим из Тикси и с Диксона, мы с Титловым тщательно анализировали ход погоды и подолгу вышагивали по нашей взлетной полосе, вновь и вновь измеряя ее. Остановившись у обрыва, молча всматривались в море, в далекий горизонт, над которым торчали торосы.

— Площадка нормальная, — всякий раз начинал Титлов, — грунт плотный, подмороженный, спокойный. Выдержал бы и твой четырехмоторный Пе-8. Размеры тоже в норме. Нам бы ветерок с моря, тогда оторвемся метров за двести до обрыва.

— Меня не длина полосы тревожит, — отвечал я, — а снег.

Сейчас высота снежного покрова пять-семь сантиметров. До старта наверняка будут еще снегопады-об этом предупреждают синоптики. А мы на колесах. Сам понимаешь, не оторваться тогда с нашим весом.

— А если не будет снегопадов?

— А если будут?

— Тогда с первым хорошим ветром, не дожидаясь 12 октября, взлетаем. Взлетали же вы с вершины острова Рудольфа, когда везли папанинцев?

— Но тогда мы были на лыжах и не так были перегружены.

Эх, жаль, не осталось тех самолетов! Списали, как морально устаревшие. А зря. Ну тихоходны, зато радиус большой, да и при посадках на дрейфующие льды требовалась маленькая площадка.

А взлетать, как ты говоришь, раньше срока-значит взлетать без луны. Как будем ориентироваться?

— Да, положеньице! — сказал Титлов. — Нос вытащишь — хвост увязает.

— Так вот, чтобы не увязнуть совсем, давай улетать как можно скорее. Бог с ней, с луной, есть еще солнечные зори. Ты думаешь, я зря возился с ними? Нет, командир. Например, выяснил, что средняя вертикаль солнечного диска, точнее, его отражения позволяет определить азимуты светила с ошибкой не более плюс-минус два-три градуса. Океан мы видеть будем — пойдем ведь ниже облаков, значит, по движению его поверхности относительно самолета определим элементы ветра, а отсюда вычислим свою путевую скорость и поправки курса. Но это еще не все. Солнце на полюсе зашло за горизонт 21 сентября, но благодаря рефракции край его диска будет виден еще до 25 — 26 сентября и даже дольше — здесь все зависит от состояния нижних слоев атмосферы. Так вот, если мы стартуем, скажем, 2 октября, солнце будет ниже горизонта на три градуса, то есть на шесть своих дисков. При полете на высоте 500 метров мы благодаря понижению горизонта и той же рефракции сможем точно взять его азимут, определить по нему свой курс и без ошибки выйти на точку полюса.

— Логично, — сказал Титлов, — но только ни в одном учебнике по аэронавигации я этого не читал.

— Век живи-век учись, командир… Словом, давай посмотрим, как поведет себя погода, и будем держать самолет в трехчасовой готовности.

Скоро над мысом Челюскин появилась высокая перистая облачность, веером наползавшая с северо-запада. Подсвеченная невидимым уже солнцем, эта золотисто-розовая сеть, такая невинная и красивая на вид, была грозным авангардом явного циклона, зародившегося где-то у Гренландии.

— Скоро сюда придет, и тогда запуржит на целую неделю, — с тревогой говорил Михаил Михайлович Сомов, помогавший мне в определении вертикали Солнца.

— Ну как, Михаил Михайлович? — не скрывая радости,

спрашивал я, когда расхождения в расчетах не превышали двух-трех градусов. — Ведь получается?

— Мимо полюса, конечно, не проскочим и на свой аэродром выйдем, — отвечал Сомов. — Но сейчас мы работаем на земле, можно сказать, в идеальных условиях: небо чистое, заря видна от края до края, магнитный пеленгатор работает отлично. А как будет в полете?

Я понимал сомнения ученого: одно дело — экспериментировать на земле, и совсем другое — практическое освоение нового метода ориентации в воздухе.

Из размышлений меня вывел голос появившегося в кают-компании синоптика:

— Товарищи, срочное штормовое предупреждение. На Диксоне и мысе Стерлегова пурга. Ветер северо-западный, 18 — 20 метров. Ожидается усиление до 25.

— Ничего не скажешь, порадовал, — мрачно сказал Титлов. — А как у нас? Когда ожидается циклон?

— Раньше, чем мы рассчитывали. На острове Русском уже снегопад.

— А на Гейберге?

— Не знаем, там нет станции.

— Как нет? — вмешался я. — В августе мы с Черевичным летали над островом, сбрасывали зимовщикам продукты и почту.

— Там был пункт наблюдения во время войны. В конце нынешней навигации люди с Гейберга сняты ледоколом. Их там было всего два человека. Кстати, старший группы, метеоролог, был вашим однофамильцем, тоже Аккуратов, а фамилию радиста я не знаю.

Я не сказал синоптику, что Аккуратов — это не однофамилец, а мой брат Владимир (сейчас меня в первую очередь волновали полученные сведения о погоде). На острове Русском снегопад. От Русского до нас 600 километров. Циклон пройдет это расстояние меньше чем за сутки.

— Надо успеть стартовать до снегопада, — сказал Титлов. — Другого выхода у нас нет.

Я был согласен с командиром. Времени оставалось в обрез. Чтобы точно выйти в точку полюса, нужно было прилететь в заданный район в момент верхней кульминации Солнца, в 12.00. Полет занимал 7 часов плюс-минус 15 минут на изменения элементов ветра. Значит, надо взлетать с Челюскина не позже чем через 7 часов.

— Всем по местам! — приказал Титлов. — Заправить дополнительные бензобаки, прогреть моторы и три-четыре часа на предполетный отдых.

Работали всем экипажем, а кроме того, нам помогали свободные от вахт зимовщики. Крана не было, и трехсотлитровые бочки с горючим грузились в самолет вручную. Погрузили расходный запас продовольствия и НЗ, палатку, клиппер-бот и все необходимое снаряжение для автономной жизни на тот случай, если придется идти на вынужденную посадку и садиться на дрейфующие льды. Потом очищали самолет от обледенения, проверяли навигационно-пилотажные приборы, силовую часть и радиостанцию.

Вместе со всеми активно работал корреспондент «Правды» Бессуднов. Конечно, ему было тяжелее других: он впервые участвовал в таком аврале, но крепился, лишь спросил меня:

— Неужели летчики всегда так «вкалывают» перед вылетом?

Через три часа самолет был полностью подготовлен. Зачехлили моторы, подвесили к ним подогревные бензиновые печки, укрепили ветрозащитные щиты и отправились отдыхать.

Укладываясь, я попросил синоптиков разбудить меня через три часа и ознакомить со свежими сводками погоды, которые ожидались из Москвы. Ноя проснулся сам, как всегда, раньше по сигналу «временного будильника». Ополоснул лицо ледяной водой и вышел в кают-компанию.

— Как там «ночной зефир»?

— «Зефир» разбушевался, — ответил синоптик, — уже двенадцать метров северо-западного направления. Вот последняя фактическая погода, ознакомьтесь.

Мы склонились над картами. Центр циклона сместился к архипелагу Норденшельда, всюду отмечались штормовые ветры, снегопады и низкая облачность. Видимость — 1–2 километра, а температура как раз соответствовала режиму обледенения. Вошел Титлов и тоже стал изучать карты.

— Михаил Алексеевич, — сказал я, — мы же договорились, что погода — это моя забота. Чего раньше времени поднялся? Целый час не добрал. Без второго же пилота идем, трудно будет одному пилить 15–17 часов.

— Ты тоже один. Я-то еще могу подремать: Шекуров подменит в случае чего, а тебе на кого надеяться? Давай лучше послушаем синоптика.

— Твое мнение, штурман? — спросил Титлов, когда синоптик закончил свое сообщение.

— Конечно, для графы «Летного наставления» погода не подходит и тем более не подходит к производству ледовой разведки. Но я уверен, что на малых высотах льды будут видны, а это для нас главное. Карский же циклон нам страшен только до вылета. На маршруте его влияние нас не коснется, он останется

западнее. Надо, командир, немедленно стартовать.

— Добро. Поднимай экипаж. Позавтракаем и тронемся.

За столом, вглядываясь в ребят — чисто выбритых, одетых в голубые свитера и коричневые кожаные костюмы, я спрашивал себя: «Знают ли они, что их ждет над ночным океаном, в затаенности ночного темного неба?» И тут же отвечал себе:

— Конечно, знают и верят себе и друг другу. И эта вера внушает им спокойствие, «которое читается на их лицах, и отводит все сомнения. Они выполнят задание».

…Мы шли к самолету. Резкие порывы ветра несли нам навстречу потоки колючего снега. Нам — это мне и Титлову, потому что остальной экипаж поехал к месту старта на собаках. А мы решили пройтись пешком.

— Не нравится мне этот ветер, — сказал я, когда мы подошли к «аэродрому».-Похоже, он переходит на боковой, и с нашей загрузкой нам придется тяжело.

— Ничего, оторвемся, — ответил Титлов, окидывая оценивающим взглядом снежное поле. — Полоса, что и говорить, узковата, зато идет под уклон. А там и обрыв. Да тут и танк взлетит, — улыбнулся Титлов.

Я понимал, что это он говорит для бодрости, а сам, как и я, мысленно подсчитывает (в который раз!) взлетный вес самолета. А он был просто громадным. Мы взяли 5340 килограммов бензина, который обеспечивал нам 21 час полета, 200 килограммов масла и 400 — продовольствия. Вес экспедиционного снаряжения, тары, добавочных баков и людей составлял 1370 килограммов. Добавьте к этим цифрам еще 8100 — вес самой конструкции, и вы получите 15410 килограммов — наш полный полетный вес.

Он превышал максимально допустимый, как я уже говорил, на целую тонну. Но я верил в нашего командира, который сочетал в себе огромный опыт, превосходное знание законов аэродинамики. точный расчет, глубокую интуицию и чувство машины. Я знал. что он уже прикидывает, как бы получше взлететь.

Мы пошли к самолету, который уже был готов к старту. Пожав руки притихшим от волнения зимовщикам, мы заняли свои рабочие места. Моторы запущены, машина с трудом рулит по глубокому снегу. Добавляем обороты, медленно ползем на верхний край взлетной полосы. Разворачиваемся на самом краю, ставим машину в правом углу полосы. Короткая перекличка о готовности к взлету с членами экипажа, трехминутная проверка работы моторов на всех режимах.

В открытые иллюминаторы пилотской кабины сквозь рев

моторов доносится мощное дыхание моря. Яркое пламя костров, обозначающих границы полосы, окрашивает снег алым цветом. Порывистый ветер рвет огонь костров, мириады снежных кристаллов бьют в обшивку самолета. Совсем близко, за последними ограничительными огнями, резко чернеет открытое море, а дальше-ночь и неведомое.

Молча, поворотом головы Титлов спрашивает о готовности к старту. Диомид Шакуров и я одновременно киваем в ответ. Удастся ли взлететь при таком ветре на перегруженной машине? Узкая полоса, ограниченная по бокам высокими снежными валами, как канава, тянется по склону, обрываясь в море. Сейчас самым опасным нашим врагом был ветер. Он разворачивал самолет, сбивал его с полосы, и, чтобы удержать его на прямой, требовалось регулировать мощностями моторов попеременно увеличивать или сбавлять их обороты, но так, чтобы не терять суммарной мощности, необходимой для отрыва от земли.

Чувствую, что волнуюсь. Включаю секундомер. Самолет сначала осторожно, а потом все увеличивая скорость бежит по заснеженной, с поперечными передувами полосе. Диомид по знаку Титлова прибавляет газ. Ветер не оставляет попыток сбить самолет с прямой. Линия костров уходит вправо. Попеременно взвывают моторы, машина выравнивается и с левым креном стремительно несется к обрыву. Мелькают последние боковые костры, и мы повисаем над бурной поверхностью моря — так низко, что чувствуется его влажная и соленая прохлада.

Было это в 00 часов 20 минут по московскому времени 2 октября.

Внимательно прислушиваюсь к ритму моторов: в их рокоте наша жизнь. Малейший перебой — и самолет зароется в черные холодные волны. Но моторы гудят четко и мощно. Самолет уверенно набирает высоту.

Все молчат. Следят за показаниями приборов, контролирующих режим работы двигателей — температуру цилиндров, обороты, давление горючего и масла. Сейчас это самое главное. А потом, через несколько минут, когда выяснится, что моторы работают нормально, все внимание переключится на стрелки навигационных приборов, указывающих курс, высоту, скорость, и на перерасчет этих приборных показаний в действительные, из которых складывается истинное движение самолета и его положение относительно поверхности океана.

В кабине темно. Свет выключен, чтобы не мешать наблюдениям за поверхностью моря и определению характера льдов.

— Высота — пятьдесят метров? Переходите на

горизонтальный полет. Выше сплошная облачность, — сообщаю я и делаю первые расчеты в бортжурнале.

— Есть пятьдесят метров? — откликается Титлов. — Диомид, как движки?

— Нормально! Температура головок цилиндров на перегрузку не реагирует.

— Отлично! Откровенно говоря, опасался, что перегреются — когда до обрыва оставалось двести метров, пришлось включить форсаж.

Впереди Северная Земля. Вес самолета не позволяет «перелезть» через двухкилометровые горы архипелага, а, кроме того, нам надо видеть льдообразование в море Лаптевых, и мы идем обходным курсом. Нижняя кромка облачности не превышает 60 метров, но видимость по горизонту хорошая. Пока под нами черная поверхность моря, и никаких признаков льда. Ветер свободно гонит тяжелые пенистые волны открытой воды. Вызываю Сомова и показываю вниз.

— Черное море! Под парусами на яхте ходить, а не ледоколам.

Что скажет наука? — кричит Титлов.

Сомов и сам удивлен:

— Вероятно, ветровое разводье. Это временное, хотя и крайне интересное состояние моря в этот период. Такое и летом не наблюдается, — говорит он и быстро записывает что-то в свою тетрадь.

— Но ветер-то прижимной, двое суток дует с северо-запада. А где льды? — не соглашается Титлов.

— Никто здесь в это время в разведку не летал. Арктика еще и не такое преподнесет, — вмешиваюсь я в разговор. — Для того и летим, чтобы узнать, что и почем.

Сомов не отрывается от иллюминатора. Мне нравится этот ученый-гидролог, ученик и помощник крупнейшего специалиста по льдам Арктики профессора Н. Н. Зубова. Полярный исследователь, немало лет посвятивший изучению законов дрейфа льдов, Сомов, безусловно, был самым достойным кандидатом для включения в нашу экспедицию. Уступив ему правое пилотское место, откуда был лучше обзор, я перешел в штурманскую.

Через 28 минут полета в густом предрассветном мраке на черном фоне воды забелели отдельные небольшие льдины, которые все больше и больше заполняли поверхность моря, пока не перешли в сплошной массив с редкими узкими разводьями, пересекающими ледяные поля, как черные линии.

— Наконец-то? — крикнул Сомов. — А то я начал думать, что

под нами и в самом деле Черное море!

Подходим к острову Малый Таймыр, но его берегов пока не видно. Запорошенные свежевыпавшим снегом, они сливаются с низкой облачностью, которая охватывает все небо. Мы идем под ней на высоте 30 метров.

Летим уже час. Начинает светать, и все пространство простирающегося под нами льда тонет в серой мгле. И тотчас проявляется странный световой эффект, присущий этому времени года: несмотря на то что посветлело, формы льдов различаются все труднее — рассеянный свет сумерек сглаживает все неровности ледяной поверхности.

На траверзе мыса Розы Люксембург низкая сплошная облачность заставила нас перейти на бреющий полет, но вскоре наползший с севера туман лишил возможности наблюдать льды, и, чтобы не натолкнуться, чего доброго, на торосы, мы пошли вверх, в облака. Но — одно другого не лучше — самолет стал быстро покрываться ледяной коркой. Включили антиобледенители. Сквозь просвет, образовавшийся в стеклах кабины, стало видно, как от передних кромок крыльев под действием пневматических антиобледенителей отлетают корки льда.

— Пока нормально, — говорит Титлов. — Будет хуже — уйдем еще выше.

— А разведка? — говорю я и предлагаю:- Давай так пройдем минут десять и вниз, только осторожно, мы уже в зоне североземельских айсбергов. А они бывают до двадцати пяти метров. Встречаются и сорокаметровые, но не в этом районе.

— Осторожно, говоришь? Это хорошо, штурман, разумная осторожность никогда не бывает лишней, тем более в нашем деле.

Говоря об осторожности, я имел в виду осторожность, идущую не от страха или трусости, осторожность не перестраховки, а именно разумную осторожность, основанную на сумме знаний и опыта, но не отвергающую и права на риск, когда того требуют обстоятельства. И Титлов правильно понял меня. Сам он обладал этим качеством, так же как и правом на риск. Продуманный, обоснованный и необходимый во имя дела, во имя совести.

Неожиданно красным тревожным огнем вспыхнула лампочка на приборном щитке, и в шлемофоне раздался голос бортрадиста Наместникова:

— Обледенением сорвало выпускную антенну. Заменяю. Пять — семь минут связи не будет.

— Понял? — отозвался Титлов. — Ремонтируй, обойдемся

пока без связи. В экстренном случае перейдем на жесткую антенну. Как она, кстати?

— Пока держится.

Внизу по-прежнему льды. И по-прежнему Сомов не отрывается от иллюминатора.

— Откуда здесь такой ровный припайный лед? — как бы у самого себя спрашивает он.

— Ровный? — говорю я. — Ночью, Михаил Михайлович, все кошки серы, потому и льды кажутся биллиардным полем. Но я не хотел бы, чтобы у нас сейчас отказали моторы. То, что ты принимаешь за гладкое поле, на самом деле торосы высотой восемь-десять метров. Просто рассеянное освещение скрывает все вздыбленности.

— А я сначала подумал, что мы открыли что-то новое в динамике и структуре льда, а потом решил — чего уж тут скрывать, — что сбились с курса и находимся где-то между Тикси и островом Семеновским.

— Ну спасибо, Михаил Михайлович, за откровенность? — смеюсь я.

Что же касается эффекта рассеянного освещения, создающего иллюзию полной безопасности при посадке на дрейфующие льды, то со временем в инструкции по полетам был внесен пункт, категорически запрещавший такие посадки. Они разрешались только при ясном небе, когда облачность не превышала пяти баллов и хорошо виделись солнечные тени, то есть когда рельеф льдов приобретал свой натуральный вид, освобождаясь от камуфляжа рассеянного освещения. Его опасные чары, словно от руки доброго волшебника, рассеивались от лучей солнца, которое надежнее всех приборов выводило нас из лабиринта меридианов к желанной земле и обеспечивало уверенную посадку…

Подходит время брать курс на полюс. Уточняю наше действительное место. Мы на траверзе мыса Северный. Пора делать поворот. Сильный встречный ветер, низкая облачность. Уходим вверх. Обидно: не можем наблюдать льды, но слишком сильно обледенение, чтобы лететь на малой высоте. На широте 82 градуса 10 минут снова пошли вниз. На этот раз там было терпимо, и с высоты 80 метров мы ясно увидели лед с разводьями открытой воды. Сотни узких трещин испещряли лед, всюду виднелись следы интенсивного торошения. Слева неожиданно выросла трехвершинная ледяная гора.

— Земля! — воскликнул Сомов. — Остров!

Мы изменили курс и сделали над «островом» два круга.

Голубые изломы льда на краях «острова» показали, что это всего-навсего айсберг. Правда, по здешним меркам огромный —

450 на 100 метров. Как он попал сюда? Ведь от Северной Земли льды дрейфуют на запад, а на островах Де-Лонга нет таких мощных айсбергов. Может, с Канадского архипелага? Похожий айсберг мы с Черевичным встретили в 1941 году у острова Врангеля. Делюсь своими мыслями с Сомовым.

— Ни одна академия не даст нам ответа, — говорит он, зарисовывая в тетрадь «остров». И неожиданно спрашивает:

— Ты уверен в правильности курса?

— Абсолютно. А что тебя смущает?

— Ни в одном из трех компасов картушки не стоят на нашем курсе. Судя по их показаниям, мы идем вместо севера на северо-запад.

— А средняя линия зари? Посмотри на экран астропеленгатора. Как видишь, идем точно на север.

— Но тогда почему до сих пор нет пакового льда? Ведь его граница обычно лежит между 82-й и 83-й параллелями.

Ледовый массив под самолетом был действительно необычным. Пакового, то есть многолетнего, льда не наблюдалось, и лишь через три градуса, на 85-й параллели, пак занял все видимое пространство океана. Начали встречаться ледовые поля, годные для посадки в лыжном варианте. Это поднимало настроение: все-таки чувствуешь себя увереннее, когда внизу мощный лед, а не его подобие.

Прогноз, данный синоптиком Фроловым с Диксона, оказался очень точным: температура и ветер не меняли своих показаний. А вот облачность была настолько капризной, что высота полета все время колебалась от 50 до 1000 метров. На широте 86 градусов с семисотметровой высоты удалось запеленговать красный столб над солнцем, которое находилось ниже горизонта в юго-восточной части неба. Взятый пеленг позволил уточнить наш истинный курс, и до 88-го градуса мы шли только по счислению, так как опять началась сплошная облачность.

До полюса оставалось 223 километра. Все в работе: Титлов ведет самолет. Шекуров следит за двигателями, я делаю свои расчеты. Сомов, неотрываясь, смотрит на льды. Сергей Наместников держит связь. В наших условиях это трудное дело, но бортрадист на высоте. Каждые полчаса передаются на Большую землю наши координаты, погодные сводки и сводки о состоянии льда. Они очень важны: никто еще не передавал таких сводок с широт, над которыми мы летим. Специалистам они дадут массу сведений о погоде приполюсного района.

Время от времени, включив автопилот, из кабины выходит Титлов. Не вредно бы размяться, а заодно взглянуть на штурманские расчеты. Они не вызывают у Титлова никаких

нареканий, но картушки магнитных компасов, которые то начинают вдруг дико вращаться, то застывают на любом румбе, но только не на том, какой нужен нам, выводят командира из состояния спокойной сосредоточенности.

— Черт те что! — говорит он. — Четыре тысячи лет служить верой и правдой, а тут-на тебе-забастовка!

Я смеюсь. Эмоция летчиков на этот счет мне давно знакома. Еще в 1936 году, когда мы с Михаилом Водопьяновым летали на Р-5 на высокоширотную разведку перед высадкой папанинской группы на Северный полюс, такая «забастовка» случилась в первый раз. Опытнейшие полярные летчики не поверили тогда этому, считая, что компасы просто сломались. Кажется, и Титлов сейчас готов был поверить в это…

На широте 88 градусов 10 минут облачность разорвалась. Я в это время был в астрокуполе, надеясь обнаружить на небе хоть одну звездочку. И вот вместо нее совершенно неожиданно замечаю тончайший серп луны. Как же так? Ведь луна сейчас на исходе последней четверти и не должна быть видимой! Но раздумывать некогда. Быстро беру пеленги. Бледный штрих серебристо-жемчужного цвета, еле заметный в поле зрения секстана, но все же проецирующийся на экране астрономического компаса, оказал нам неоценимую услугу в деле контроля курса, определения точки полюса, а главное, помог точно развернуться при отходе от полюса на меридиан острова Котельный. С этого момента, лишь изредка прячась за высокой перисто-слоистой облачностью, луна сопровождала нас до полюса и от него до 87-го градуса.

Полюс быстро приближался, и в 06 часов 56 минут я торжественно объявил, что северный конец земной оси-под нами. Сбросили буй с запиской о достижении полюса и с газетами «Правда» и «Комсомольская правда». Затем, положив самолет в широкий круг, приступили к наблюдениям.

Внизу был тяжелый паковый, лед с большим количеством разводьев и трещин. Другого мы и не представляли, хотя в разные времена высказывались предположения, что на полюсе может оказаться море, совершенно свободное ото льда. Может быть, так и было в какую-то далекую эпоху, но сейчас под нами был только лед. Здесь формировались его армады, отсюда они шли по разным направлениям, преграждая доступ в свои владения кому бы то ни было.

Рассчитав курс отхода по данным положения луны, мы легли на меридиан Крестов Колымских, где была запланирована посадка. Сложен расчет курса отхода от полюса. Куда ни поверни — всюду юг. и при малейшей оплошности мы могли оказаться не

то что в Крестах Колымских, а вообще неизвестно где. Даже в 80-х годах был случай, когда опытные полярные летчики на самолете, оборудованном всеми самыми совершенными навигационными приборами, стартовав с «СП-16» на мыс Челюскин, ушли в противоположную сторону, и только счастливый случай спас их от катастрофы во льдах.

Прошло полчаса. Самолет прочно «лежал» на нужном меридиане, а золотисто-розовый цвет неба подсказывал, что где-то близко находится солнце. Пусть за горизонтом, но близко! Одно это радовало, тем более что серп луны, так выручивший нас, таял на глазах по мере нашего продвижения на юг. Нервное напряжение ослабло, и мы почувствовали, что очень устали. Сильно клонило ко сну. Чтобы взбодриться, выпили крепкого горячего кофе и закусили безвкусными американскими концентратами с примесью ореха «кола». И сразу потянуло к настоящей еде. Достали из запасов, которыми нас снабдили зимовщики Челюскина, оленью ногу и две буханки ржаного хлеба и в момент расправились с ними.

И тут на борт стали одна за другой поступать радиограммы с поздравлениями, ведь мы первыми долетели до полюса в условиях полярной ночи. Поздравили Папанин, Водопьянов, Мазурук, Ляпидевский, Слепнев и многие другие. Не забыл нас и ученый совет Арктического института. Конечно, мы были тронуты таким вниманием, но расслабляться было нельзя. До аэродрома оставались еще тысячи километров, а внизу по-прежнему были океан и льды.

Через два часа полета сумерки стали постепенно бледнеть, приобретать голубизну. Заработали магнитные компасы, но пока неуверенно — при малейшем крене стрелки отклонялись от курса до 50 градусов.

Начиная с 84-й параллели небо затянула сплошная облачность. Наблюдение за льдами не прерывалось ни на минуту, и пришлось снижаться до 50 метров. Но нижняя граница облаков доставала и сюда, и скоро видимость по горизонту упала до нуля. Началось обледенение — в который уже раз за полет. Матовый лед, оседая на плоскостях и кабине, утяжелял машину, ухудшал ее аэродинамические качества. Антиобледенители не успевали сбрасывать нарастающий лед. Самолет начало трясти, а скорость упала. Титлов взглянул на меня и резко увеличил обороты моторов.

Буквально врубаясь в промозглую массу облаков, машина полезла наверх. Только на высоте 4880 метров обледенение прекратилось.

Сомову наш маневр явно не нравился: он готов был вести

свои записи сутки напролет и с укоризной смотрел на нас, летчиков.

— Ничего, Михаил Михайлович, — успокоил гидролога Титлов, — еще насмотритесь. Вот оттает, и снова вниз пойдем.

Теперь мы шли над верхней кромкой облачности. Трясти перестало, но вскоре мы почувствовали явный недостаток кислорода. Запас его был у нас ограничен, и маски в первую очередь пришлось отдать Сомову и Бессуднову: они были новичками в такого рода делах и тяжелее нас переносили кислородное голодание.

Компасы, как я уже говорил, стали потихоньку работать, и, пользуясь тем, что теперь не приходилось ежеминутно проверять курс, я стал помогать Шекурову в перекачке горючего из бочек в дополнительные баки. Работали без кислородных масок, и пары бензина затрудняли и без того нарушенное дыхание. Появилась вялость, апатия. Лишь закончив перекачку, мы пошли в штурманскую и там, подышав из масок, пришли в нормальное состояние. Передав Титлову сведения о запасе горючего, я поднялся в астрокупол и сразу увидел, что на экране астрокомпаса нет луны.

— Михаил! — крикнул я в ларингофоны Титлову. — Ты по чему держишь курс?

— По магнитным компасам, ведь они уже работают!

Работают! Это называется «работают»-чуть покачнешься, и картушки становятся неуправляемыми. Я стал внимательно разглядывать небо. Мне была нужна луна, потому что я чувствовал: мы летим неизвестно куда. Вновь и вновь всматриваясь в однообразный серый фон за стеклом, я чуть не вскрикнул от радости: почти на траверзе проглядывался тонкий лунный серпик. Быстро сделав расчеты, я убедился в том, о чем догадывался, — мы двадцать минут летели по курсу влево с ошибкой в 77 градусов!

Вернувшись на нужное направление, мы решили пробить облачность.

— Скажи Сомову, пусть готовит свои карандаши, — улыбнулся Титлов.

— Опять нахватаем льда и начнется перерасход горючего, — возразил Шекуров.

Ничего, — ответил Титлов, — будет плохо, вновь уйдем наверх. А льды наблюдать надо, за этим и прилетали сюда.

Самолет нырнул в плотную облачность. Легкая пленка льда стала на глазах покрывать машину. Титлов увеличил скорость снижения, мы почти пикировали. Неожиданно на высоте 3000 метров облачность кончилась, и мы ясно увидели океан. На нем лежал тяжелый пак, но было много и более молодого льда. Дул

сильный попутно-боковой ветер, путевая скорость возросла до 285 километров.

На широте 82 градуса 40 минут тяжелый массив пакового льда оборвался. Двадцать миль тянулась зона торошения, потом пошли поля двухлетнего льда с включениями пака мощностью до 3–4 баллов, который окончательно исчез на 80-й параллели. На широте 78 градусов 40 минут показалась чистая вода; на этой же широте мы встретили третью в своем полете ночь. В первую мы взлетели с мыса Челюскин, вторую догнали на широте 87 градусов 30 минут, когда Солнце «ушло за горизонт» до весны, третья начиналась сейчас — и все это произошло за 11 часов 30 минут полета! Таковы астрономические законы высоких широт Арктики.

Ветер с попутно-бокового перешел на попутный, и мы летели теперь со скоростью 330 километров в час. По расчетам, в 12 часов 13 минут должен был показаться мыс Анисий острова Котельный. Меня этот факт волновал больше всех. Были ли верны мои расчеты и суждения? Ведь точность выхода к мысу и подтверждала точный выход на полюс, и вообще увязывала весь маршрут.

Но, как назло, на широте 77 градусов опять пошла сплошная облачность. Как тут разглядеть мыс? Но вот впереди, несколько левее, ясно вырисовываются какие-то горы. Какие? Новосибирские острова? Рано по времени. Остров Беннета? Но он должен быть значительно левее. А впрочем, чего гадать: 77-й градус — это не 87-й, уже видны звезды. Беру высоты Капеллы, Денеба и Беги. И вот результат — до мыса Анисий сорок миль. А горы, что же за горы мы видели? Как скоро выяснилось, это были не горы, а одна из многих метаморфоз Арктики — это были… облака.

В 12 часов 17 минут, то есть с опозданием всего в четыре минуты, под нами четко проявился мыс Анисий. Точность расчетов превысила все ожидания. Даже в нормальных широтах на таком огромном отрезке пути нормативами предусмотрены ошибки в 12 минут днем и 20 — ночью.

Товарищи поздравляют меня, а я чувствую только одно — усталость. Сижу, прижавшись горячим лбом к стеклу иллюминатора. Впереди мелькают яркие костры, выложенные на посадочной площадке зимовщиками Котельного. Я представляю, как им пришлось потрудиться, ведь зимовщиков всего четверо.

Можно, конечно, садиться и, как говорится, перевести дух. Но в наших баках горючего еще на восемь часов, а площадка на Котельном всего лишь запасная, и мы принимаем решение лететь прямо на материк, в Кресты Колымские, тем более что погода

там, по сводкам, отличная. Пусть простят нас зимовщики, которые, наверное, рассчитывали, что мы приземлимся, но лучше уж сразу доделать дело до конца. Так будет спокойней. И правильней. Но «поздороваться» с зимовщиками надо, и мы делаем над площадкой два круга, покачивая крыльями. Затем берем курс на Колыму.

Облачность снижается до 100 метров, и опять начинается обледенение. Набираем высоту 2000 метров. Самолет легкий, послушный. Над нами — глубокий черный бархат неба, усеянный тысячами ярких звезд. В кабинах приглушенный свет, а в пилотской совсем темно, лишь фосфоресцируют циферблаты приборов, подсвеченные ультрафиолетовыми лампами.

По стеклам носовой кабины бегают огненные змейки — разряды статического электричества, а вскоре на небо обрушивается огненный поток. Оранжевые, голубые и зеленые ленты и спирали, полотнища, веера и клубки. Северное сияние? Звезды меркнут в его бешеной феерии. Так продолжалось несколько минут, потом огненные сполохи погасли, и под нами снова зачернело море, в котором отражались звезды.

Все ближе и ближе Кресты Колымские. И вдруг радиограмма: посадочная площадка там залита наводнением. Вот так дела! Значит, надо идти в Чокурдах, на Индигирку.

Скорость на новом курсе резко падает из-за встречного ветра. Медленно тянутся последние часы. Из Чокурдаха передают, что у них сплошная облачность, высота — 300 метров.

Снижаемся и сквозь разрывы в облаках видим черную ленту Индигирки. Впервые за весь полет включаю радиокомпас, благо в Чокурдахе есть радиопривод, и самолет ныряет вниз. Обледенение делает последнюю попытку помешать нам, но под струями антиобледенителей лед тает и смывается.

Костры. Делаю последнюю отметку в бортовом журнале. Колеса касаются земли.